



ORIGINAL RESEARCH PAPER

The effect of driving experience and right or left handedness upon the number of accidents

R. Ofoghi, E. Rahmati*, B. Mohammad Sharifi

Department of Computing Sciences and Insurance Planning, Allameh Tabatabai University, Tehran, Iran

ARTICLE INFO

Article History

Received: 31 July 2012

Revised: 15 December 2012

Accepted: 02 June 2014

Keywords

Driving Experience; Right or Left Handedness; Number of Accidents; Questionnaire; Premium.

ABSTRACT

The purpose of this article is to investigate the effect of the two factors of driving history and whether a person is right-handed or left-handed on the number of his driving accidents. The data of this article was obtained through the distribution of questionnaires among the drivers of Isfahan and Tehran. Based on data analysis, the average number of accidents in left-handers is more than right-handers, and with increasing driving history, the average number of accidents decreases. The results of the research show that the individual characteristics of the driver are among the factors that can help insurance companies in determining the appropriate premium rate.

***Corresponding Author:**

Email: er.artfan89@gmail.com

DOI: [10.22056/ijir.2014.02.01](https://doi.org/10.22056/ijir.2014.02.01)



مقاله علمی

اثر سابقه رانندگی و راستدست یا چپدست بودن فرد بر تعداد تصادفات رانندگی وی

رضا افقي، الهام رحمتني*، بهزاد محمدشريفي

گروه علوم محاسبات و برنامه ریزی بیمه، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

چکیده:

هدف از این مقاله بررسی اثر دو عامل سابقه رانندگی و راستدست یا چپدست بودن فرد بر تعداد تصادفات رانندگی وی است. داده‌های این مقاله از طریق توزیع پرسشنامه در میان رانندگان دو شهر اصفهان و تهران به دست آمده است. براساس تجزیه و تحلیل داده‌ها میانگین تعداد تصادفات در چپدست‌ها بیشتر از راستدست‌هاست و با افزایش سابقه رانندگی، میانگین تعداد تصادفات کاهش می‌یابد. نتایج تحقیق بیان‌گر آن است که ویژگی‌های فردی راننده، از جمله عواملی است که می‌تواند در تعیین نرخ مناسب حق‌بیمه به شرکت‌های بیمه کمک نماید.

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۰ مرداد ۱۳۹۱

تاریخ داوری: ۱۳۹۱ آذر ۲۵

تاریخ پذیرش: ۱۲ خرداد ۱۳۹۳

كلمات کلیدی

سابقه رانندگی

راستدست یا چپدست بودن

تعداد تصادفات رانندگی

پرسشنامه

حق‌بیمه

*نویسنده مسئول:

ایمیل: er.artfan89@gmail.com

DOI: [10.22056/ijir.2014.02.01](https://doi.org/10.22056/ijir.2014.02.01)

مقدمه

آمارهای جهانی بیان‌گر این مطلب است که تلفات اقتصادی و انسانی ناشی از تصادفات جاده‌ای، بسیار زیاد است. سازمان بهداشت جهانی^۱ در سال ۲۰۱۱ اعلام کرده است که روزانه تقریباً ۳۵۰۰ نفر در جهان بر اثر تصادفات ترافیکی جان خود را ازدست می‌دهند و سالانه حدود ۱۰ میلیون نفر بر اثر تصادفات، مجرح یا قطع عضو می‌شوند (Towhid Pour and Amiruddin, 2011).

در کشور ما نیز سالیانه بیش از ۳۰۰۰۰ نفر بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را ازدست می‌دهند که این تعداد به مراتب بیشتر از تعداد تلفات زلزله شهر بم است که در سال ۲۰۰۳ اتفاق افتاد که به عنوان یکی از پرخسارترین حوادث طبیعی در ده سال گذشته شناخته شد (Naghavi et al., 2009).

در اهمیت مطالعه در زمینه تصادفات رانندگی همین بس که سالیانه بیش از ۲۰۰۰۰ نفر از افراد جامعه را ازدست می‌دهیم و اغلب این کشته‌شدگان را جوانان و نیروهای فعال اجتماعی تشکیل می‌دهند. تصادفات ترافیکی، سالیانه خسارات و خدمات غیرقابل جبرانی بر پیکر جامعه وارد می‌سازد. جدا از صدمات روحی، روانی، اجتماعی و اقتصادی، کشورمان با ازدستدادن دانشمندان، کارشناسان و نیروهای خلاق در تصادفات، متحمل چنان هزینه‌هایی می‌شود که هیچ پژوهشی قادر به رشد صنعت اتومبیل در جهان و نیاز روز افزون انسان به این وسیله، هر روزه شاهد تصادفات زیادی در جهان و به خصوص در ایران می‌باشیم. براساس تحلیل کارشناسان، هزینه تصادفات، بخش قابل توجهی از تولید ناخالص ملی را دربرمی‌گیرد که این میزان در سال ۱۳۸۰ بیش از ۳/۵٪ از تولید ناخالص ملی بوده است. اما در جدیدترین تحقیق جامع انجام شده در زمینه هزینه تصادفات ترافیکی ایران، این هزینه در حدود ۷٪ از تولید ناخالص ملی کشورمان برآورد شده است (آیتی، ۱۳۸۷).

متأسفانه شواهد روزمره در کشورمان بیان‌گر این مطلب است که بیمه اتومبیل نه تنها در کاهش تصادفات نقش بازدارنده ندارد بلکه گاهی مشوقی در جهت کاهش ریسک‌گریزی رانندگان است که حوادث جبران‌ناپذیری را به وجود می‌آورد (آیتی و همکاران، ۱۳۸۹). به طور کلی حق بیمه شخص ثالث در ایران براساس ویژگی‌های وسیله نقلیه تعیین می‌شود و ویژگی‌های فردی راننده در تعیین حق بیمه مؤثر نیست، در نتیجه دو راننده با ویژگی‌های بسیار مختلف و میزان ریسک متفاوت، حق بیمه یکسانی می‌پردازند. این روش تعیین حق بیمه که بدون درنظر گرفتن ویژگی‌های فردی راننده به تعیین حق بیمه می‌پردازد عادلانه نبوده و نمی‌تواند نقش بازدارنده در کاهش تصادفات داشته باشد. هرچند شرکت‌های بیمه برای تشویق رانندگان به کاهش تصادفات با تغییر در صد حق بیمه به تشویق رانندگان بدون تصادف و جریمه رانندگان مقص در تصادف می‌پردازند، اما عدم توجه به ویژگی‌های فردی رانندگان، ضعف بزرگی بهشمارمی‌آید. باید توجه داشت که با افزایش فراوانی تصادفات فرد، میزان خسارت‌های جانی و مالی وارد شده به وی نیز افزایش یافته و این امر به طور بالقوه می‌تواند هزینه‌ها و خسارت‌های وارد شده به شرکت بیمه را تجاوز کند، امکان ورشکستگی شرکت بیمه وجود دارد. اگر شرکت بیمه دید درستی از فراوانی تصادفات بیمه‌گذار خود داشته باشد معینی تجاوز کند، شرکت بیمه وجود دارد. اگر شرکت بیمه دید درستی از فراوانی تصادفات بیمه‌گذار خود داشته باشد می‌تواند بیمه‌گذاران خود را با توجه به فراوانی و همچنین شدت خسارات وارد شده، در سطوح ریسکی مناسبی قرار داده و حق بیمه‌ها را براساس ریسک بروز تصادف و شدت خسارت‌های آنان اخذ نماید. در این صورت احتمال زیان شرکت‌های بیمه کاهش می‌یابد و اگر بیمه‌گذاری با سطح ریسک بالا نیز حاضر به پرداخت حق بیمه بیشتر نشد، شرکت بیمه تنها یک راننده با ریسک بالا را ازدست خواهد داد.

متأسفانه با وجود تأثیر غیرقابل اغماض مشخصات فردی راننده بر فراوانی تصادفات وی، تاکنون مطالعات جامعی در کشورمان در این باب صورت نگرفته است. مقالات موجود در مورد رابطه بیمه و تصادفات در کشور، بیشتر ترجمه مقالات خارجی است که خواننده را دعوت به استفاده از تجربیات کشورهای پیشگام در امر بیمه اتومبیل می‌کند. در این امر که استفاده از تجربیات کشورهای پیشرفته کمک کننده است هیچ شکی نیست، اما شاخص‌های اجتماعی - فرهنگی و همچنین شاخص‌های اقتصادی، تأثیر زیادی در این امر دارد که نیازمند انجام تحقیقات جامع در کشورمان است. در صورت کاهش تعداد و شدت تصادفات با استفاده از عامل بیمه نه تنها شرکت‌های بیمه‌گر از منافع آن سود خواهند جست بلکه این امر کمک زیادی به اقتصاد کشور کرده و باعث حفظ جان و مال افراد جامعه نیز می‌گردد.

از آنجایی که بیشترین آمار تصادفات مربوط به رانندگان جوان است، به نظر می‌رسد علاوه بر سن، تجربه رانندگی نیز می‌تواند به عنوان یکی از عوامل تأثیرگذار بر تعداد تصادفات رانندگی بررسی شود. از این‌رو اولین فرضیه‌ای که در این تحقیق صحبت و سقم آن بررسی می‌شود این است که با افزایش سابقه رانندگی فرد، فراوانی تصادفات وی کاهش می‌یابد. با بررسی و مطالعه پژوهش‌ها و مقالات خارجی متوجه وجود تفاوت‌های

¹. World Health Organization (WHO)

ژنتیکی و ذاتی در میان افراد چپ‌دست و راست‌دست شدید مانند تفاوت در حس شنوایی، عملکرد قوه بینایی (Dane et al., 2003)، مدت زمان پردازش و عملکرد ذهن (Dane and Erzurumluoglu, 2003). این ویژگی‌ها از جمله ابزار مهم و مورد استفاده در رانندگی می‌باشند؛ بنابراین راست‌دست یا چپ‌دست بودن می‌تواند جزو عوامل تأثیرگذار بر نوع رانندگی افراد و در نتیجه تعداد تصادفات آنها باشد. بررسی منابع موجود بهنظرمی‌رسد باوجود اهمیت و جذابیت این موضوع تاکنون در کشور ما تحقیق جامعی پیرامون اثر راست‌دست یا چپ‌دست بودن راننده بر تعداد تصادفات رانندگی صورت نگرفته است.

پژوهش‌های صورت‌گرفته در خارج از کشور نشان می‌دهد که رانندگان چپ‌دست نسبت به رانندگان راست‌دست تعداد تصادفات بیشتری دارند (Coren, 1989). بنابراین دو مین فرضیه تحقیق این است که فراوانی تصادفات رانندگان چپ‌دست بیشتر از رانندگان راست‌دست است. باید خاطر نشان ساخت که در این تحقیق به منظور یکسان نمودن شرایط برای همه رانندگان، اطلاعات مربوط به رانندگانی که خودروهایی با سال ساخت ۱۳۸۶ و قبل از آن داشتند مورد بررسی قرار گرفته است که بازه زمانی مورد مطالعه (تعداد تصادفات) بین سال‌های ۱۳۸۷-۱۳۹۰ می‌باشد.

مروری بر پیشینه پژوهش

در تحقیقی که در سال ۲۰۰۸ در آزمایشگاه تحقیقات حمل و نقل انگلستان صورت گرفت، محقق به بررسی تأثیر مدل اتومبیل در تصادفات رانندگی پرداخته است. وی اتومبیل‌ها را براساس اندازه در شش گروه خیلی کوچک تا خودروهای بزرگ دسته‌بندی کرده است. داده‌های این تحقیق از سازمان ملی گزارشات تصادفات جاده‌ای و در طول سال‌های ۲۰۰۱-۲۰۰۵ به دست آمده‌است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که رانندگان با اتومبیل‌هایی با اندازه بزرگ نسبت به رانندگان با اتومبیل‌های با اندازه کوچک بیشتر دچار سانحه رانندگی می‌شوند (Broughton, 2008).

در سال ۲۰۰۸ در ایالت لوییزیانای آمریکا تحقیقی با هدف تعیین عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی صورت گرفت. در این تحقیق گزارشات و اطلاعات ثبت شده توسط پلیس مربوط به تعداد تصادفات رانندگان جوان در طول سال‌های ۱۹۹۹-۲۰۰۴ بررسی شد و تأثیر عوامل مختلف نظری جنسیت راننده، روز و زمان رخدادن تصادف روی تعداد تصادفات ارزیابی گردید. نتایج به دست آمده حاکی از آن بود که بیشتر تصادفات رانندگان جوان، آخر هفته‌ها و شب اتفاق افتاده است. همچنین تعداد تصادفات مردان جوان بیشتر از زنان جوان بوده است (Korah, 2008). در سال ۲۰۱۲ در نیجریه به بررسی برخی ویژگی‌های راننده برای مثال سن، جنسیت، میزان درآمد ماهیانه و سطح تحصیلات روی تعداد تصادفات پرداخته شد. داده‌های مورد نیاز از طریق توزیع ۵۰۰ پرسشنامه در چند ایالت نیجریه در سال ۲۰۰۸ فراهم گردید. نتایج این پژوهش حاکی از آن بود که سطح تحصیلات و میزان درآمد رانندگان، تأثیری در تعداد تصادفات ندارد و در مقابل سن و جنسیت راننده از جمله عوامل مؤثر بر تعداد تصادفات آنهاست (Mobilaji and Wilfred, 2012).

پژوهشگران سازمان حمل و نقل ایالات متحده آمریکا طی پژوهشی بررسی کردند که چرا با افزایش سابقه رانندگی، تعداد تصادفات کاهش پیدا می‌کند. برای این منظور از تعدادی مربی و هنرجوی رانندگی در خواست کردند در یک شبیه‌سازی رانندگی در مسیرهای مجازی و در شرایط مختلف زمانی از جمله روز، شب و شرایط مختلف جوی از قبیل بارانی و آقتابی شرکت کنند. محققین در حین انجام این شبیه‌سازی، حرکات چشم، سرعت عمل دست و زمان پردازش ذهن مربیان و هنرجویان را ثبت نمودند. نتایج نشان داد که مربیان رانندگی به سبب سابقه رانندگی بیشتر نسبت به هنرجویان، حرکات چشم منظم‌تر، سرعت عمل بالاتر، زمان پردازش کوتاه‌تر و دامنه دید وسیع‌تری داشتند (Dominguez and Gentzler, 2011).

براساس اطلاعاتی که از میان ۵۸۸ راننده در طی سال‌های ۱۹۹۸-۱۹۹۹ جمع‌آوری شد، رانندگانی که اتومبیل آنها تحت پوشش هیچ‌گونه بیمه‌ای نبود به مراتب بیشتر از رانندگان دیگر تصادف کرده بودند (Blow et al., 2006).

در ایران نیز تحقیقاتی در مورد صنعت بیمه اتومبیل صورت گرفته است که از جمله تحقیقی است که به بررسی تأثیر عواملی همچون جنسیت، سطح تحصیلات و وضعیت تأهل رانندگان شهر مشهد روی تعداد تصادفات رانندگی آنان پرداخته است. براساس نتایج این تحقیق که داده‌های آن از طریق پرسشنامه و به روش نمونه‌گیری تصادفی ساده جمع‌آوری شد، مردان بیشتر از زنان و مجردین بیشتر از متأهلین تصادف داشته‌اند. همچنین نتایج نشان داد که با بالا رفتن سطح تحصیلات، تعداد تصادفات رخ داده برای راننده به‌طور محسوسی کاهش می‌یابد (ملاشاهی، ۱۳۹۰).

محمودوند (۱۳۸۶) به پیاده‌سازی یک سیستم تخفیف-جریمه براساس داده‌هایی پرداخت که از شرکت بیمه ایران جمع‌آوری شده بود. این

اثر سابقه رانندگی و راستدست یا چپدست بودن فرد بر تعداد تصادفات رانندگی وی

سیستم براساس مؤلفه‌های فراوانی ادعاهای خسارت، شدت خسارت و مشخصه‌های فردی راننده پیاده‌سازی شده بود. در این تحقیق نشان داده شد که سیستم‌های تخفیف-جریمه‌ای که تاکنون مورد استفاده قرار گرفته‌اند حالت خاصی از این سیستم تعمیم یافته هستند.

روش شناسی پژوهش

این تحقیق از نظر هدف، کاربردی و از نظر نحوه گردآوری اطلاعات، توصیفی-پیمایشی است. از آنجایی که داده‌های مورد نیاز برای این تحقیق در هیچ سازمان یا ارگانی به طور رسمی ثبت نشده بود محققین اقدام به گردآوری داده‌های مورد نیاز از طریق پرسشنامه نمودند. پس از مطالعات فراوان و مشاوره با اساتید مختلف رشته آمار و بیمه، در فروردین ماه سال ۱۳۹۱ حدود ۹۰۰ پرسشنامه در شهرهای اصفهان و تهران توزیع گردید. پرسشنامه حاوی سوالاتی در مورد تعداد تصادفات، راستدست یا چپدست بودن و سابقه رانندگی راننده‌گان بود که پس از جمع‌آوری داده‌ها با استفاده از ابزار مورد نیاز به تجزیه و تحلیل نتایج پرداخته شد.

جامعه آماری

جامعه آماری در این تحقیق راننده‌گان وسایل نقلیه سواری موجود در شهرهای اصفهان و تهران بودند. در این تحقیق سعی بر آن بود که از همه اقسام موجود در اجتماع نمونه‌گیری شود تا داده‌ها دارای ماهیت تصادفی بوده و از تنوع کافی برای پوشش کل جامعه برخوردار باشند. به همین علت پرسشنامه در اماکن مختلف دو شهر از جمله اماکن دولتی نظیر ادارات دولتی، بانک‌ها و بیمارستان‌ها، مراکز تجاری نظیر مراکز خرید، فروشگاه‌های زنجیره‌ای، بنگاه‌های معاملات ملکی و تاکسی تلفنی، مراکز آموزشی نظیر دانشگاه‌ها و اماکن تفریحی مانند پارک و سینما توزیع گردید.

نمونه‌گیری و حجم نمونه

برای انتخاب نمونه‌های آماری از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده و تخصیص متناسب (با توجه به تعداد خودروهای سواری موجود در هر دو شهر) استفاده شد. تعیین حجم نمونه یکی از مهم‌ترین مسائل تحقیق است. هرچه اندازه نمونه بزرگ‌تر باشد میانگین و واریانس نمونه به میانگین و واریانس جامعه نزدیک‌تر خواهد بود. مشکل محقق در این زمینه، محدودیت‌هایی از جمله زمان و هزینه است. بنابراین باید با استفاده از روش‌های علمی، اندازه‌ای مناسب از جامعه را برای استنتاج از کل جامعه انتخاب کرد. در اکثر تحقیقات صورت گرفته در مورد صنعت بیمه اتومبیل، از پرونده‌ها و اطلاعات موجود در شرکت‌های بیمه استفاده شده است که اغلب این پرونده‌ها ناقص می‌باشند و اطلاعات مختص‌تری در آنها ثبت شده است. به همین دلیل داده‌های مورد نیاز این تحقیق از طریق پرسشنامه جمع‌آوری شدند. چون از نسبت تعداد خودروهای در معرض خطر تصادف در ایران اطلاعی وجود نداشت و سازمانی در ایران وجود ندارد که این اطلاعات را در اختیار محققین قرار دهد این نسبت را برابر $p = 0.5$ در نظر گرفتیم. برای تعیین حجم نمونه در این تحقیق از فرمول کوکران و روش تخصیص متناسب استفاده شد:

$$n_0 = \frac{z_{\frac{1-\alpha}{2}}^2 \times p(1-p)}{\beta^2}, \quad n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}} \quad (1)$$

$$\frac{n}{N} = \frac{n_{ISF}}{N_{ISF}} = \frac{n_{TEH}}{N_{TEH}} \quad (2)$$

$$n = n_{ISF} + n_{TEH} \quad (3)$$

$$N = N_{ISF} + N_{TEH} \quad (4)$$

که در آن:

- p : نسبت خودروهای در معرض تصادف؛

- α : سطح معنی‌داری؛

$\zeta = \frac{1-\alpha}{2}$: عدد متناظر با جدول توزیع نرمال استاندارد؛

- β : کران خطأ (اختلاف بین نسبت واقعی و نسبت برآورد شده)؛

- N : حجم جامعه (تعداد کل خودروهای موجود در شهرهای اصفهان و تهران)؛

- N_{ISF}, N_{TEH} : به ترتیب تعداد خودروهای موجود در شهرهای اصفهان و تهران؛

- n_{ISF}, n_{TEH} : به ترتیب تعداد نمونه گرفتهشده در شهرهای اصفهان و تهران.

ابتدا با درنظرگرفتن کران خطأ و سطح معنی‌داری مورد نظر ($\alpha = 0.05$ و $\beta = 0.43$)، حداقل نمونه مورد نیاز با درنظرگرفتن موارد زیر محاسبه شد: براساس استعلام از سازمان ترافیک شهری شهرهای اصفهان و تهران، تعداد خودروهای سواری موجود در شهر اصفهان و تهران به ترتیب برابر $630,000$ هزار دستگاه $N_{ISF} = 330,000$ و $N_{TEH} = 393,000$ دستگاه خودرو، اندازه جامعه (N) مورد نظر ما بود که براین اساس مقدار نیاز کل مورد نیاز کوکران (رابطه ۱) برابر 517 تعیین شد و با استفاده از تخصیص متناسب (روابط ۲ تا ۴) حجم نمونه مورد نیاز برای هر یک از شهرهای تهران و اصفهان به ترتیب برابر با $n_{TEH} = 434$ و $n_{ISF} = 83$ تعیین شد.

گردآوری اطلاعات

بهمنظور گردآوری اطلاعات، تعداد ۹۰۰ پرسشنامه میان رانندگان شهرهای اصفهان و تهران توزیع شد که از این میان تقریباً 500 پرسشنامه به طور کامل پاسخ داده شد. سؤالات پرسشنامه به گونه‌ای طراحی شده بود که بتوان از آن، اطلاعات مورد نیاز برای این تحقیق را استخراج نمود.

پایایی پرسشنامه

جهت بررسی روایی و پایایی پرسشنامه، ابتدا تعداد ۷۰ پرسشنامه در یک جامعه کوچک توزیع شد تا ایرادات احتمالی آن آشکار و مرتفع گردد. سپس با استفاده از نتایج حاصل از این پرسشنامه‌ها روایی و پایایی پرسشنامه از طریق محاسبه مقدار آلفای کرونباخ ارزیابی گردید که این مقدار برابر 0.7 بود و از آنجایی که مقادیر بزرگ‌تر یا مساوی 0.7 مؤید پایایی پرسشنامه است می‌توان گفت که پرسشنامه از اعتبار کافی برخوردار است، بدین معنی که پاسخ‌های داده شده ناشی از شناس نبوده است بلکه به دلیل اثر متغیرهایی است که آزمون شده‌اند.

توصیف آماری داده‌ها

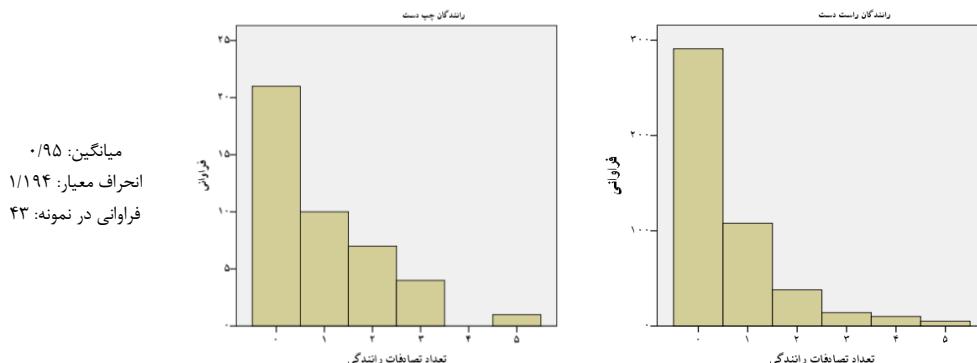
راست‌دست یا چپ‌دست بودن راننده

جدول ۱، فراوانی جامعه آماری به تفکیک راست‌دست یا چپ‌دست بودن رانندگان و همچنین میانگین و انحراف معیار تعداد تصادفات آنها را بین سال‌های ۱۳۸۷-۱۳۹۰ برای هر گروه نشان می‌دهد.

جدول ۱: فراوانی رانندگان و میانگین و انحراف معیار تصادفات رانندگان براساس راست‌دست-چپ‌دست بودن

انحراف معیار	راست‌دست یا چپ‌دست بودن	تعداد موجود در نمونه	حداقل تصادف	میانگین تصادف	حداکثر تصادف	راست‌دست	چپ‌دست
۱/۰۲۶	۴۶	۰/۶۲	۵	.	۵	۴۶	۰/۶۲
۱/۱۹۴	۴۳	۰/۹۵	۵	.	۵	۴۳	۰/۹۵

باتوجه به جدول ۱ این فرضیه به ذهن خطور می‌کند که تعداد تصادفات رانندگی برای چپ‌دست‌ها بیشتر از راست‌دست‌ها می‌باشد. در ادامه درستی این فرضیه مورد آزمون قرار می‌گیرد.



نمودار ۱: فراوانی رانندگان و میانگین و انحراف معیار تصادفات رانندگان براساس تفکیک راستدست یا چپدست بودن و فراوانی تعداد تصادفات برای هر یک از دو گروه

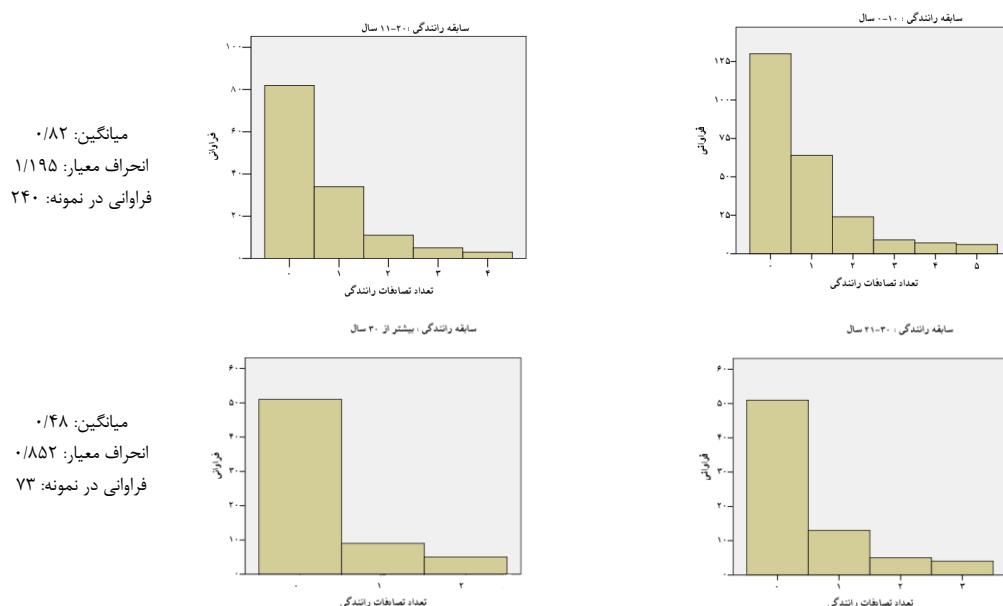
سابقه رانندگی

در جدول ۲ فراوانی جامعه آماری بر اساس سابقه رانندگی رانندگان و همچنین میانگین و انحراف معیار تعداد تصادفات رانندگان بین سال‌های ۱۳۸۷-۱۳۹۰ برای هر گروه آورده شده است.

جدول ۲: فراوانی رانندگان و میانگین و انحراف معیار تصادفات رانندگان براساس سابقه رانندگی آنها

سابقه رانندگی	تعداد موجود در نمونه	حداقل تصادف	حداکثر تصادف	میانگین تعداد تصادفات برای هر فرد در گروه	انحراف معیار
۰-۱۰	۲۴۰	۰	۵	۰/۸۲	۱/۱۹۵
۱۱-۲۰	۱۲۵	۰	۴	۰/۶۱	۰/۹۴۶
۲۱-۳۰	۷۳	۰	۳	۰/۴۸	۰/۸۵۲
بیشتر از ۳۰ سال	۶۵	۰	۲	۰/۲۹	۰/۶۰۵

با توجه به جدول ۲ این فرضیه به ذهن خطور می‌کند که تعداد تصادفات رانندگی با افزایش سابقه رانندگی کاهش می‌یابد. در ادامه درستی این فرضیه مورد آزمون قرار می‌گیرد. در نمودار ۲ فراوانی تصادفات به همراه میانگین و انحراف معیار تعداد تصادفات برای هر گروه آورده شده است.



نمودار ۲: فراوانی تصادفات و میانگین و انحراف معیار تصادفات رانندگان براساس سابقه رانندگی و فراوانی تعداد تصادفات برای هر یک از گروه‌ها

بررسی نقش عوامل مختلف در فراوانی تصادفات

جهت بررسی رابطه میان فراوانی تصادفات و عوامل مختلف، فراوانی تصادفات به عنوان متغیر و استه در نظر گرفته شد. متغیرهای مستقل در این تحقیق عبارت اند از: راستدست یا چپدست بودن و سابقه رانندگی رانندگان. در ادامه به تفکیک به تأثیر هر عامل بر فراوانی تصادفات پرداخته شده است.

تأثیر سابقه رانندگی بر فراوانی تصادفات رانندگی

برای بررسی تأثیر سابقه رانندگی بر فراوانی تصادفات رانندگی، فرضیه های آزمون به این صورت مطرح می شود:

$$\begin{cases} H_0 : \rho = 0 \\ H_1 : \rho \neq 0 \end{cases}$$

که در آن ضریب همبستگی پیرسون^۱ میان متغیرهای سابقه رانندگی و تعداد تصادفات در نظر گرفته شده است.

جدول ۳: ضریب همبستگی پیرسون میان سابقه رانندگی رانندگان و تعداد تصادفات آنان

مقدار ضریب همبستگی	حجم نمونه	P مقدار
-۰/۱۳۷	۵۱۳	۰/۰۰۲

مقدار این ضریب همبستگی -۰/۱۳۷- برآورد شده است که این مقدار در سطح $\alpha=0/05$ معنی دار است ($p < 0/05$). بنابراین می توان نتیجه گرفت که میان سابقه رانندگی و تعداد تصادفات رابطه وجود دارد و چون مقدار این ضریب منفی است، رابطه میان این دو متغیر، معکوس است. بدین معنا که با افزایش سابقه رانندگی افراد، میزان تصادفات رانندگان در این دو شهر کاهش می یابد. در ادامه سابقه رانندگی افراد به چهار دسته تقسیم شد، افراد با سابقه رانندگی ۰-۱۰ سال (گروه صفر)، ۱۱-۲۰ سال (گروه یک) و ۲۱-۳۰ ساله (گروه دو) و دسته آخر افراد با سابقه رانندگی بیشتر از ۳۰ سال (گروه سه). با این تقسیم بندی، فرضیه های آزمون به این صورت مطرح می شود:

$$\begin{cases} H_0 : \mu_0 = \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 \\ H_1 : \mu_i \neq \mu_j \quad \exists i, j \end{cases}$$

که در آن ($i = 0, 1, 2, 3$) μ_i میانگین فراوانی تصادفات در چهار گروه است و فرضیه H_1 به صورت نقیض فرض H_0 تعریف می شود؛ بدین معنا که میانگین تصادفات حداقل در دو گروه متفاوت است.

جدول ۴: خروجی آزمون آنالیز واریانس یک طرفه^۲ برای آزمون برابری میانگین تصادف در چهار گروه سابقه رانندگی

مجموع مربعات	میانگین مربعات	درجه آزادی	F میانگین	F مقدار	P	
۱۷/۶۱۰	۳	۵/۸۷۰	۵/۵۶۵	۰/۰۰۱		بین گروهی
۵۳۶/۹۳۲	۵۰۹	۱/۰۵۵				میان گروهی
۵۵۴/۵۴۲	۵۱۲					مجموع

برای بررسی صحتوسقم این فرضیه از آزمون آنالیز واریانس یک طرفه استفاده شده است، با توجه به جدول ۴ می توان نتیجه گرفت که فرضیه H_0 در سطح معنی داری $\alpha=0/05$ رد می شود. در ادامه برای تشخیص این که کدام گروهها از نظر میانگین تصادفات با هم اختلاف

¹. Pearson Correlation Coefficient

². One-Way Analysis of Variance

دارند از آزمون‌هایی همچون آزمون دانکن^۱، توکی^۲، بونفرونی^۳ یا تی^۴ دانست^۵ استفاده می‌شود که این آزمون‌ها در نرم‌افزار SPSS 20 موجود می‌باشند. اما می‌دانیم که برای استفاده از آزمون‌هایی مانند توکی، بونفرونی و دانکن باید گروه‌ها واریانس همسانی داشته باشند حال آنکه از آزمون تی^۳ دانست معمولاً هنگامی استفاده می‌شود که واریانس گروه‌ها (حداقل برای دو گروه) با هم برابر نباشد. بنابراین باید قبل از استفاده از این آزمون‌ها فرض برابری واریانس گروه‌ها آزمون شود که این مهم از طریق آزمون لوین^۶ صورت می‌گیرد. برای میانگین تصادفات چهار گروه سنی، مقدار آماره لوین به صورتی بدستآمد که در جدول ۵ می‌بینید.

جدول ۵: خروجی آزمون لوین برای آزمون برابری واریانس میانگین تصادفات در چهار گروه

p مقدار	درجه آزادی دوم	درجه آزادی اول	مقدار آماره لوین
۰/۰۰۰	۵۰۹	۳	۷/۹۰۸

طبق جدول ۵، $p < 0.05$ مقدار، پس نتیجه می‌گیریم که واریانس میانگین تعداد تصادفات، حداقل در دو گروه متفاوت است. بنابراین از آزمون تی^۳ دانست برای مشخص‌شدن اینکه کدام گروه‌ها از نظر میانگین تصادفات با هم متفاوت هستند، استفاده شد که نتایج آن در قالب خروجی نرم‌افزار در جدول پیوست نشان داده شده است.

از مشاهده خروجی نرم‌افزار می‌توان به این نتیجه رسید که در سطح $\alpha = 0.05$ میانگین تصادفات گروه ۳ با گروه ۰ و گروه ۳ با گروه ۱ و گروه ۲ با گروه ۰ متفاوت است. بنابراین با استفاده این آزمون‌ها و آزمون‌های قبلی می‌توان نتیجه گرفت که با افزایش سابقه رانندگی در میان رانندگان این کلان‌شهرها میانگین تصادفات آنها کاهش می‌یابد.

تأثیر راستدست یا چپدست بودن بر فراوانی تصادفات رانندگی

فرضیه‌های آزمون به این صورت مطرح می‌شود:

$$\begin{cases} H_0: \mu_0 = \mu_1 \\ H_1: \mu_0 \neq \mu_1 \end{cases}$$

- μ_0 : میانگین میزان تصادفات رانندگان راستدست؛

- μ_1 : میانگین میزان تصادفات رانندگان چپدست.

برای بررسی صحتوسقم این فرضیه از آزمون t -استیودنت دو نمونه‌ای مستقل^۷ استفاده شده است، اما قبلاً از به کارگیری این آزمون باید شرط برابری واریانس‌های دو گروه نیز ارزیابی شود، بدین منظور ابتدا آزمون لوین برای بررسی برابری واریانس‌های دو گروه استفاده شد که نتیجه آزمون در قالب یک خروجی نرم‌افزار در جدول ۶ نشان داده شده است.

جدول ۶: خروجی آزمون لوین برای آزمون برابری واریانس میانگین تصادفات دو گروه

p مقدار	مقدار آماره لوین برای آزمون فرض برابری واریانس میانگین گروه‌ها
۰/۱۵۸	۲/۰۰۳

با توجه به اینکه p مقدار بدست آمده از آزمون لوین برابر $0/158$ و این مقدار بزرگ‌تر از $\alpha = 0.05$ است، پس فرض برابری واریانس میانگین تصادفات دو گروه در سطح معنی‌داری $\alpha = 0.05$ رد نمی‌شود. در ادامه برابری میانگین تعداد تصادفات رانندگی را برای دو گروه با استفاده از آزمون t -استیودنت دو نمونه‌ای مستقل بررسی کردیم که نتایج آن در قالب خروجی نرم‌افزار در جدول ۷ نشان داده شده است.

¹. Duncan

². Tukey

³. Bonferroni

⁴. Dunnett's T3

⁵. Levene

⁶. Two-Independent-Sample-t-Test

جدول ۷: خروجی آزمون t - استیودنت دو نمونه‌ای مستقل برای آزمون برابری میانگین تصادفات دو گروه

مقدار آماره t	P مقدار	اختلاف میانگین	فاصله اطمینان ۹۵٪ برای اختلاف میانگین	
			کران پایینی	کران بالایی
-۲/۸۱۰	۰/۰۴۸	-۰/۳۲۹	-۰/۶۵۵	-۰/۰۰۳

با توجه به جدول بالا، مقدار به دست آمده از آزمون t - استیودنت دو نمونه‌ای مستقل برابر $۰/۰۴۸$ است و چون این مقدار کوچک‌تر از $\alpha = ۰/۰۵$ است پس فرض برابری میانگین تصادفات دو گروه در سطح معنی‌داری $\alpha = ۰/۰۵$ رد می‌شود و با درنظرگرفتن نتایج قبلی می‌توان نتیجه گرفت که میزان تصادفات رانندگی راست‌دست‌ها کمتر از چپ‌دست‌هاست.

نتایج و بحث

تصادفات رانندگی از عوامل بسیار مهم مرگ‌ومیر و خدمات جانی و مالی است و آثار سنجی‌ن اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی آن جوامع بشری را به شدت مورد تهدید قرار داده است. شدت این خدمات در کشورهای در حال توسعه بیشتر است. این تحقیق در راستای تجزیه و تحلیل تأثیر برخی از ویژگی‌های فردی رانندگان کلان شهرهای اصفهان و تهران بر فراوانی تصادفات آنهاست. نتایج این تحقیق که برای اولین بار در ایران تأثیر ۲ عامل راست‌دست یا چپ‌دست بودن رانندگان را بر تصادفات رانندگی بررسی کرد، نشان داد که متوسط تعداد تصادفات رانندگان چپ‌دست ($۰/۹۵$)، بیشتر از متوسط تعداد تصادفات رانندگان راست‌دست ($۰/۶۲$) است. همچنین نتایج تحقیق نشان می‌دهد که با افزایش سابقه رانندگی، متوسط تعداد تصادفات رانندگان به طور محسوس کاهش می‌یابد.

با عنایت به اینکه در این تحقیق تأثیر ویژگی‌های فردی بر میزان تصادفات مورد تأیید قرار گرفته است لذا پیشنهاد می‌گردد که در تحقیقات بعدی تأثیر دیگر مشخصات فردی بر فراوانی تصادفات مورد بررسی قرار گیرد تا شرکت‌های بیمه را در انجام امور بیمه‌گری و تعیین طبقات ریسکی مختلف یاری نماید.

منابع و مأخذ

آیتی، الف، (۱۳۸۷). هزینه تصادفات ترافیکی در ایران. انتشارات دانشگاه فردوسی مشهد، ج. ۳.

آیتی، الف، مهدوی کلیشمی، غ، ملاشاھی، ح.ف. خواجهی ک، (۱۳۸۹). استفاده از روش Pay-As-You-Drive و Pay-At-The-Pump در تعیین حق بیمه و عوارض اتومبیل و تأثیر آن بر ایمنی ترافیک. دهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک.

مصطفی‌محمدی، ر، (۱۳۸۶). معرفی یک سیستم تخفیف- جریمه تعمیم‌یافته برای شرکت بیمه ایران. فصلنامه صنعت بیمه، ۲۲(۱).

ملاشاھی، ح.ف، (۱۳۹۰). تأثیر بیمه اتومبیل بر ایمنی ترافیک با تأکید بر تئوری Pay-As-You-Drive. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه فردوسی مشهد.

Blow, S.; Ivers, R.Q.; Connor, J.; Ameratunga, S.; Norton, R., (2006). Car insurance and risk of car crash injury. Accident Analysis and Prevention, 35, pp. 987-90.

Broughton, J., (2008). Car driver casualty rates in Great Britain by type of car. Journal of Accident Analysis and Prevention, 40 , pp. 1543–52.

Coren, S., (1989). Left-handedness and accident-related injury risk. Am J Public Health, 79(8), pp. 1040–1.

Dane, S.; Erzurumluoglu, A., (2003). Sex and handedness differences in eye-handvisual reaction times in handball players. International Journal of Neuroscience, 113, pp. 923-29.

Dane, S.; Gumustekin, K.; Yazici, A.T.; Baykal, O., (2003). Correlation between hand preference and intraocular pressure from right- and left-eyes in right- and lefthanders. Vision Research, 43, pp. 405-8.

Dominguez,V.; Gentzler, M., (2011). How perceptual cognitive factors are involved in a car accident. The University of Central Florida Undergraduate Research Journal (URJ), 5, pp. 41-50.

Korah, C.C., (2008). Factors affecting young driver safety in the state of Louisiana. Submitted to the Graduate Faculty of the Louisiana State University for the degree of Master of Science in Civil Engineering.

Mobolaji, S.S.; Wilfred I.U., (2012). Accidents and level of intelligence. J Hum Ecol, 35(2), pp. 75-84.

اثر سابقه رانندگی و راستدست با چپدست بودن فرد بر تعداد تصادفات رانندگی وی

Naghavi, M.; Shahraz, S.; Bhalla, K.; Jafari, N.; Pourmalek, F.; Bartels, D.; Puthenpurakal, J.A.; Motlagh, M.E., (2009). Adverse health outcomes of road traffic injuries in Iran after rapid motorization, Arch Iranian Med, 12(3), pp. 284 – 94.

Stanley, C., (1989)., Left-handedness and accident-related injury risk. Am J Public Health., 79(8), pp. 1040–41.

Towhidpour, R.; Amiruddin, I., (2011). Socia-economic consequences of traffic accidents in Iran, Australias journal of Basic & Applied Sciences, 5(9), pp. 897-901.